actualidad aeroespacial

Número 15 - Abril de 2009

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

EADS ha registrado en 2008 un EBIT de 2.800 millones de euros

El consorcio aeroespacial europeo EADS ha registrado en el ejercicio 2008 un EBIT de 2.800 millones de euros. El Grupo se ha beneficiado de su fuerte comportamiento subyacente y de los efectos de conversión de monedas, al tiempo que asume retos en programas críticos. Su cartera de pedidos ha alcanzado un nuevo récord al superar los 400.000 millones de euros, y la Tesorería Neta ha alcanzado un nivel sin precedentes de 9.200 millones. PÁG. 7





Según Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA

"El transporte aéreo está en cuidados intensivos"

La International Air Transport Association (IATA) dio a conocer el pasado 24 de marzo una previsión revisada para la industria global del transporte aéreo, con pérdidas de 4.700 millones de dólares para 2009. Estas son significativamente peores que las anunciadas en la previsión de IATA en diciembre, de 2.500 millones de dólares en 2009, y reflejan el rápido deterioro de las condiciones económicas globales.

Se espera que la cifra de negocios de la industria caiga un 12%1 (62.000 millones de dólares), hasta los 467.000 millones de dólares. Como comparación, la anterior caída de ingresos,después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, supuso una caída de 23.000 millones de dólares durante el periodo 2000 a 2002 (aproximadamente un 7,0%). PÁG. 4

Éxito en el lanzamiento de la misión GOCE

PÁG. 10

Primer "todoterreno" espacial para la ESA

PÁG. 10

Garmendia participa en el VII Programa Marco de I+D de la UE

PÁG. 9

LANZADORES | SATELITES | SERVICIOS

Astrium cuenta con 12.000 profesionales unidos por una ambición en común: aprovechar el potencial infinito del espacio para impulsar el progreso en beneficio de la humanidad. Protección del medio ambiente, innovaciones científicas y técnicas, seguridad y defensa, telecomunicaciones y servicios cotidianos: en todos los campos en los que hoy el espacio desempeña un papel crucial, allí está Astrium. Hoy con Ariane 5, Envisat, Eurostar Series, la Estación Espacial Internacional, Venus Express... Y mañana, lista para acompañar al hombre más allá en su aventura espacial.

Astrium, un líder mundial de la industria espacial.

www.astrium.eads.net

ALL THE SPACE YOU NEED

© EADS Astrium, Bernard Paris, Paradigm



Editorial

La caída de Ícaro

EL museo madrileño del Prado exhibe entre sus joyas pictóricas un óleo sobre lienzo de 195 x 180 cm., titulado “La caída de Ícaro”, datado entre 1636 y 1637, original del pintor flamenco Jacob Peter Gowy, supuestamente nacido en Amberes, donde se formó en el taller de Paul van Oberbeeck y obtuvo el título de maestro, que le convertiría luego en pintor independiente. Más tarde entraría a formar parte del próspero taller de Pedro Pablo Rubens, del que heredaría todo su barroquismo y con quien realizó numerosas colaboraciones, siguiendo los bocetos del maestro.

El cuadro representa el trágico vuelo mitológico de Ícaro ante los ojos de su padre, Dédalo, quien había construido las alas inventadas para huir ambos del laberinto de Minos en la isla de Creta, donde se encontraba el Minotauro. Adheridas con cera a sus respectivas espaldas, Dédalo e Ícaro emprendieron el vuelo que los llevaría a la libertad, no sin antes advertir el padre a su joven e imprudente hijo que no volara demasiado alto ni demasiado bajo para que ni el calor del sol ni la humedad del mar inutilizaran la virtualidad de sus apéndices. Pero, a pesar de las advertencias paternas, Ícaro, fascinado y envanecido por lo maravilloso del vuelo, se elevó por lo aires, sintióse dueño del mundo y queriendo volar más alto todavía, se arriesgó acercándose demasiado al sol. El calor derritió la cera que sostenía sus alas y las perdió, precipitándose hacia el mar, que lo engulló.

La industria del transporte aéreo, ese moderno Ícaro ya más que centenario, está tocada del ala. “Estamos estructuralmente enfermos”, ha dicho textualmente sin eufemismos ni tapujos el director general y CEO de la International Air Transport Association (IATA), Giovanni Bisignani. Un reciente informe de esta asociación, del que ofrecemos una reseña en este mismo número, no oculta en su título los peores presagios: “Perspectivas sombrías, profunda recesión, mayores pérdidas”.



“El estado de la industria de las líneas aéreas hoy día es sombrío. La demanda se ha deteriorado mucho más rápidamente con la crisis económica de lo que podía haberse anticipado hace sólo unos meses. Nuestra previsión de pérdidas para 2009 es ahora de 4.700 millones de dólares. Junto al endeudamiento de la industria, de 170.000 millones de dólares, las presiones sobre los resultados del sector son extremas”, ha agregado Bisignani.

“La caída de los precios del crudo es la única buena noticia. Pero el alivio de los menores precios del combustible es contrarrestado con creces por la caída de la demanda y el desplome de los ingresos. La industria se encuentra en cuidados intensivos. Las líneas aéreas se enfrentan a dos retos fundamentales: conservar liquidez y ajustar cuidadosamente la capacidad a la demanda”, según el diagnóstico de Bisignani.

A nivel doméstico, el cuadro clínico no es más esperanzador. Las últimas cifras aportadas por Aena sobre el flujo de pasajeros en los aeropuertos españoles reflejan una caída del 17,7% en los dos primeros meses de este año en relación con el mismo periodo del año anterior.

Y de esta epidemia económica no escapan ni siquiera las compañías “low cost”. Según los datos últimos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio relativos al volumen de pasajeros llegados a España en compañías de bajo coste durante el pasado mes de febrero, suponen un descenso del 16,3%, una caída similar a la que registraron las compañías aéreas tradicionales (-16,7%)

Este descenso de la demanda que, por mor de la globalización afecta en mayor o menos grado a todos los países, arrastra también en su caída a todo el sector aeronáutico y, en especial, a la industria de la construcción de aviones que está viendo la paralización de encargos y de pedidos.

Un último episodio de esta caída de Ícaro es la reciente intervención por parte del Banco de España de la Caja Castilla La Mancha, accionista mayoritaria de diversas empresas aeronáuticas como Aernnova, Desarrollos Aeronáuticos Castilla-La Mancha y el Aeropuerto Central Ciudad Real.

Es evidente que el mundo precisa de soluciones para estimular la economía y atajar la gravísima crisis global. Es cierto, como ha dicho la IATA, que “el futuro de las líneas aéreas dependen de la recuperación económica”. Pero no es menos cierto que en el sector aeronáutico, a todos los niveles, tanto nacional como internacional, la recuperación no se producirá sin cambios. Las subvenciones no son la prescripción para devolvernos la salud. Son necesarios nuevos planteamientos imaginativos que hagan frente a una situación prolongada y problemática.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulisesl, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Director**: Francisco J. Gil. **Redacción**: Álvaro Martínez, María Jesús del Olmo. **Colaboradores**: José Antonio Barreda, Ana de Miguel, Fermín de Castro, Antonio Cifuentes, Natalia Regatero. **Producción**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: serafincm@telefonica.net y publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3, 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10. e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com **Depósito legal:** M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

Alarma en la IATA: “El transporte aéreo está en cuidados intensivos”



LA International Air Transport Association (IATA) dio a conocer el pasado 24 de marzo una previsión revisada para la industria global del transporte aéreo, con pérdidas de 4.700 millones de dólares para 2009. Estas son significativamente peores que las anunciadas en la previsión de IATA en diciembre, de 2.500 millones de dólares en 2009, y reflejan el rápido deterioro de las condiciones económicas globales.

Se espera que la cifra de negocios de la industria caiga un 12%1 (62.000 millones de dólares), hasta los 467.000 millones de dólares. Como comparación, la anterior caída de ingresos,después de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, supuso una caída de 23.000 millones de dólares durante el periodo 2000 a 2002 (aproximadamente un 7,0%).

“El estado de la industria de las líneas aéreas hoy día es sombrío. La demanda se ha deteriorado mucho más rápidamente con la crisis económica de lo que podía haberse anticipado hace solo unos meses. Nuestra previsión de pérdidas para 2009 es ahora de 4.700 millones de dólares. Junto al endeudamiento de la industria, de 170.000 millones de dólares, las presiones sobre los resultados del sector son extremas”, dijo Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA.

Se espera que la demanda caiga rápidamente con una contracción esperada del tráfico de pasajeros del 5,7%. Las implicaciones de esta reducción sobre los ingresos se verán exageradas por una caída aún mayor del tráfico “premium”. Se espera que la demanda de carga se contraiga un 13%. Ambas cifras son significativamente peores que las previstas en diciembre, de un 3,0% de caída en el tráfico de pasajeros y una reducción del 5,0% en la demanda de carga. Se espera que los márgenes se reduzcan un 4,3%.

El precio del combustible.- La caída en los precios del combustible está ayudando a evitar pérdidas aún mayores. Con un precio previsto de 50 dólares por barril (petróleo Brent), la factura de combustible de la industria se espera que se reduzca al 25% de los costes operativos (en comparación con el 32% en 2008 cuando el precio medio del petróleo fue de 99 dólares por barril). Junto a la menor demanda, los gastos totales en combustible se reducirán hasta los 116.000 millones de dólares (en comparación con los 168.000 millones de dólares en 2008). “El combustible es la única buena noticia. Pero el alivio de los menores precios del combustible es superado por la caída de la demanda y el desplome de los ingresos. La industria se encuentra en cuidados intensivos. Las líneas aéreas se enfrentan a dos retos fundamentales: conservar liquidez y ajustar cuidadosamente la capacidad a la demanda”, dijo Bisignani.

> “El estado de la industria de las líneas aéreas hoy día es sombrío. La demanda se ha deteriorado mucho más rápidamente con la crisis económica de lo que podía haberse anticipado hace solo unos meses. Junto al endeudamiento de la industria, de 170.000 millones de dólares, las presiones sobre los resultados del sector son extremas”, dijo Giovanni Bisignani, director general de IATA.

IATA también ha revisado su previsión de pérdidas para 2008 desde los 5.000 a los 8.500 millones de dóla-

res. El cuarto trimestre de 2008 ha sido particularmente difícil debido a las pérdidas por coberturas y una fuerte caída en tráfico "premium" y en carga.

Las diferencias regionales siguen siendo significativas:

Asia Pacífico: Las líneas aéreas en esta región siguen siendo las más afectadas por la actual crisis económica y se espera que presenten unas pérdidas de 1.700 millones de dólares (significativamente peores que la anterior previsión de pérdidas de 1.100 millones de dólares). Japón, el mayor mercado de la región espera ver una reducción del 5,5% en un PNB en 2009, con sus exportaciones ya en caída libre. China ha tenido éxito estimulando la demanda en mercados domésticos con ajustes de precios. La demanda internacional hacia y desde China se espera que se contraiga entre un 5% y un 10% durante el año. India, cuyo mercado de servicios aéreos internacionales se triplicó en tamaño entre 2000 y 2008, espera ver un aumento de capacidad del 0,7% en 2009, mientras que la demanda caerá entre el 2 y el 3%. En general, la región verá una caída de la demanda del 6,8%, pero solo una reducción del 4,0% en capacidad.

América del Norte: Se espera que las compañías en esta región obtengan los mejores resultados para 2009, con 100 millones de dólares de beneficio combinado. Una caída del 7,5% en la demanda se verá compensada con una reducción del 7,5% en la capacidad. A pesar del empeoramiento de las condiciones económicas, la previsión ha cambiado relativamente poco respecto a la anterior de unos beneficios de 300 millones de dólares. Las compañías se están beneficiando de una cuidadosa gestión de capacidad y menores precios diarios del combustible.

Europa: Se espera que las compañías europeas pierdan 1.000 millones de dólares en 2009. Se prevé una reducción del 2,9% en el PNB del continente que resultará en una caída del 6,5% en la demanda. Los recortes de capacidad del 5,3% no podrán seguir el ritmo de la caída de la demanda, empujando los márgenes y la rentabilidad a la baja.

América Latina: Aunque se prevé que América Latina mantenga un crecimiento positivo del PNB en 2009, el colapso de la demanda de materias primas llevará a una caída del tráfico del 7,8%. Se espera que la compañías solo puedan reducir un 3,8% su capacidad, lo que dará como resultado pérdidas de 600 millones de dólares.

África: Se espera que las compañías africanas sufran unas pérdidas de 600 millones de dólares en 2009. Esto supone seis veces más que los 100 millones perdidos en 2008. Las compañías del continente están perdiendo mercado en las rutas de largo alcance. Se espera que la demanda caiga un 7,8%, con una reducción del solo un 6,0% en la capacidad.

Giovanni Bisignani, director general y CEO de IATA.

Oriente Medio: Oriente Medio será la única región con crecimiento de la demanda en 2009 (+1,2%). Pero será anulada por el impacto del 3,8% de crecimiento en la capacidad. Aunque es significativamente más bajo que los crecimientos de dos dígitos de los pasados ejercicios, la región sigue añadiendo capacidad por delante de la demanda. El resultado esperado es una pérdida de 900 millones de dólares (un ligero deterioro respecto a los 800 millones perdidos en 2008).

Mirando al futuro.- La mayor parte del deterioro previsto para 2009 ya se ha producido en enero. A medida que los fabricantes terminen con sus existencias almacenadas debe producirse un modesto avance en la carga aérea a medida que los envíos de componentes crezcan ligeramente.

Sin embargo la débil confianza de consumidores y empresas mantendrá baja la demanda de transporte aéreo.

"Las perspectivas para las líneas aéreas dependen de la recuperación económica. Hay muy poco que indique una próxima finalización de la crisis. Será un 2009 sombrío. Y aunque las perspectivas pueden mejorar hacia final de año, esperar una recuperación significativa en 2010 necesitará más optimismo que realismo", dijo Bisignani, quien también advirtió que la crisis debe traer cambios.

"La recuperación no se producirá sin cambios. No hay duda de que esta es una industria resistente, capaz de catalizar el crecimiento económico. Pero estamos estructuralmente enfermos. El margen histórico de esta industria hiper-fragmentada es del 0,3%. Las subvenciones no son la prescripción para devolvernos la salud. El acceso a los capitales globales, la capacidad de fusionarnos y consolidarnos; y la libertad para acceder a los mercados son necesarios para gestionar este sector como una industria normal y rentable. Esto es Agenda for Freedom de IATA – y una solución efectiva en coste para los gobiernos, desesperados por estimular sus economías", aseguró Bisignani.

El transporte aéreo vuela bajo

LOS aeropuertos españoles registraron cerca de 23 millones de pasajeros, operaron más de 300.000 vuelos y transportaron más de 82.000 toneladas de mercancías en los dos primeros meses de 2009. Estas cifras, que se enmarcan en una situación actual de desaceleración en el sector del transporte aéreo debido a la crisis económica mundial, reflejan un descenso de pasajeros del 17,7%, una caída de las operaciones del 16,4% y de las mercancías del 17,3% con respecto al mismo período de 2008.

Un total de 22,7 millones de pasajeros utilizaron los aeropuertos de Aena en los dos primeros meses de 2009, lo que representa un descenso de un 17,7%. Del total de estos pasajeros, 22,4 millones correspondieron a vuelos comerciales (-17,8%) y, de ellos, 12,5 millones fueron de vuelos internacionales (-14,2%) y 9,9 millones de vuelos nacionales (-21,9%).

Madrid-Barajas, con 6.438.128, fue el que registró más pasajeros, con un descenso del 17,6%, seguido de Barcelona-El Prat con 3.390.978 pasajeros (-21,6%), Gran Canaria con 1.650.983 (-9,5%), Palma de Mallorca con 1.543.719 (-11%), Tenerife Sur con 1.307.189 (-16,7%) y Málaga con 1.177.584 (-19,9%).

Los aeropuertos sumaron un total de 304.984 operaciones, lo que supone un descenso del 16,4%. De estos movimientos, 260.506 son de vuelos comerciales (-16,9%), de los que 145.775 fueron nacionales (-16,9%) y 114.731 tuvieron carácter internacional (-16,9%). Respecto al tipo de vuelo,233.239 fueron regulares (-15,6%) y 22.999, chárter (-25,8%).

En cuanto al número de operaciones, el Aeropuerto de Madrid-Barajas continúa siendo el que registró más del conjunto de la red, con 66.186 vuelos (-15,6%), seguido de Barcelona-El Prat con 41.431 operaciones (-21%), Gran Canaria con 17.796 (-10%), Palma de Mallorca con 17.551 (-8,8%), Málaga con 12.863 (-21,8%) y Valencia con 12.048 (-21,3%).

El volumen de mercancías transportadas en los dos primeros meses del año ha sido de 82.068.431 kilogramos, un 17,3% menos. La carga internacional transportada resultó de 56.297.260 kilogramos (-16,4%) y el de la carga nacional supuso 25.771.171 kilogramos (-19,1%).

El aeropuerto Madrid-Barajas registró 43.953.379 kilogramos (-16,2%), seguido de Barcelona-El Prat con 11.981.937 (-23,3%), Gran Canaria con 4.670.929 (- 23,5%) y Zaragoza con 5.027.342 (+67%).

Las compañías de bajo coste registraron un descenso del 16,3% de pasajeros

Los aeropuertos españoles recibieron en el mes de febrero 3,2 millones de pasajeros internacionales, de los cuales el 46,6% lo hicieron en alguna compañía aérea de bajo coste (CBC). Respecto al mismo mes de 2008, esta cifra supuso un descenso del 16,3%, una caída similar a la que registraron las compañías aéreas tradicionales (-16,7%). El grado de ocupación de los vuelos de las CBC de este mes fue del 77,3%, cuatro puntos porcentuales más que el de los vuelos de las compañías aéreas tradicionales.



La contracción de las llegadas de pasajeros internacionales de las CBC de este mes, confirma la tendencia iniciada para este tipo de compañías en el último trimestre del año 2008. En el conjunto del tráfico aéreo internacional con destino España, hasta agosto de 2008 la cifra de pasajeros se mantuvo, e incluso creció, pero desde septiembre las cifras de variación han disminuido. Esta tendencia, según los datos de International Air Transport Association (IATA) se ha observado igualmente en el resto de los países.

Ryanair, Easyjet y Air Berlin, fueron en febrero las CBC con mayor actividad, en conjunto efectuaron el 61,9% de las llegadas internacionales a los aeropuertos españoles. Sin embargo, las tres tuvieron descensos respecto al mismo mes de 2008.

En los dos primeros meses del año, el volumen total de pasajeros internacionales asciende a 6,2 millones, un 14,4% menos que en el mismo periodo de 2008, consecuencia tanto del descenso de las CBC como de las compañías aéreas tradicionales.

Remontar entre turbulencias

EADS ha registrado en el ejercicio 2008 un EBIT de 2.800 millones de euros

EL consorcio aeroespacial europeo EADS ha registrado en el ejercicio 2008 un EBIT de 2.800 millones de euros. El Grupo se ha beneficiado de su fuerte comportamiento subyacente y de los efectos de conversión de monedas, al tiempo que asume retos en programas críticos. Su cartera de pedidos ha alcanzado un nuevo récord al superar los 400.000 millones de euros, y la Tesorería Neta ha alcanzado un nivel sin precedentes de 9.200 millones.

EADS está en una buena posición para afrontar la crisis, aunque el Grupo se enfrenta a un bajo nivel de visibilidad a partir del segundo semestre de 2009 a causa de la debilidad de la economía mundial y de los mercados financieros, cuya repercusión en el tráfico aéreo es cada vez mayor.

“Aunque el programa A400M ha requerido una enorme atención, el Grupo ha recuperado estabilidad en 2008 y está demostrando su resistencia ante el turbulento entorno económico mundial”, afirmó Louis Gallois, consejero delegado de EADS. “Éste será un año lleno de desafíos para nuestra industria, pero podemos depositar nuestra confianza en una plantilla extremadamente motivada y una excelente cartera de productos. Gracias a nuestra amplia y bien diversificada cartera de pedidos, las entregas de 2009 deberían mantenerse en niveles altos y nos darán margen de maniobra. La protección de la tesorería es esencial” añadió Gallois.

El Grupo ha logrado niveles altos de entregas en 2008: Airbus ha entregado más aviones que nunca a sus clientes, 483 unidades. Esa cifra incluye doce A380. Eurocopter también ha logrado un nuevo récord, entregando 588 helicópteros.

EADS ha registrado un sólido volumen de pedidos recibidos en toda su cartera de productos. Airbus ha recibido pedidos netos de 777 aviones y Eurocopter de 715 nuevos helicópteros. El buen dato de pedidos recibidos en las actividades de Defensa, especialmente de aviones de reabastecimiento, ha dado lugar a una estable cartera de pedidos de esta división de unos 55.000 millones de euros, proporcionando la base para un mayor equilibrio del negocio en los próximos años. Las actividades de Espacio y Defensa del Grupo han seguido creciendo con rentabilidad, demostrando la fuerte posición competitiva lograda con medidas de innovación y eficiencia.

> “Aunque el programa A400M ha requerido una enorme atención, el grupo ha recuperado estabilidad en 2008 y está demostrando su resistencia ante el turbulento entorno económico mundial”, afirmó Louis Gallois, consejero delegado de EADS

Los Ingresos experimentaron un aumento del 11%, hasta los 43.300 millones de euros (39.100 millones en 2007), que refleja el crecimiento de las operaciones en todas las Divisiones. Este incremento incluye la cifra de 1.100 millones de euros resultante del cambio en el tratamiento contable en el programa A400M aplicado desde el tercer trimestre de 2008. El crecimiento de ingresos del Grupo ha contrarrestado con creces el tipo medio de cambio más bajo del dólar estadounidense. Sobre la base de un fuerte comportamiento en las entregas, EADS ha logrado un 56% de sus ingresos fuera de Europa gracias a fuertes aportaciones de Asia-Pacífico (25%), Norteamérica (18%) y otras regiones (13%).

Pasa a la página siguiente



Viene de la página anterior

El EBIT de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) ha subido a 2.830 millones de euros en 2008 frente a los 52 millones del ejercicio anterior, período en el que el EBIT de Airbus, en particular, soportó la carga de gastos extraordinarios más elevados (Power8, A400M, A350 XWB). Este crecimiento incluye unos 900 millones de euros resultantes de la revaluación a los tipos de cambio al cierre de contratos que registraban pérdidas. La mayor fortaleza del EBIT se ha producido gracias a mejoras en todas las divisiones. En Airbus, el buen comportamiento operativo de los programas en serie, los ahorros en costes del programa Power8 y unos cargos extraordinarios más bajos que en el ejercicio anterior han contribuido al crecimiento. La mejora del EBIT de la División Aviones de Transporte Militar se ha debido a la aceleración en la actividad de aviones de reabastecimiento y a cargos extraordinarios más bajos que en el ejercicio anterior. El aumento del EBIT de Eurocopter refleja un efecto positivo de volumen y mejor formación de precios. Tanto Astrium como la División Defensa & Seguridad han incrementado su EBIT, logrando una rentabilidad récord.

El elevado número de pedidos recibidos, por valor de 98.600 millones de euros (136.800 millones en 2007), respaldado por un fuerte flujo de pedidos en todas las Divisiones, subraya el atractivo de la oferta de todos los productos de EADS.

Al final de diciembre de 2008, la cartera de pedidos de EADS alcanzaba un valor récord de 400.200 millones de euros (339.500 millones al final de 2007). El crecimiento de la cartera de pedidos se ha beneficiado, en 10.000 millones de euros, del cambio favorable del dólar estadounidense al final de diciembre de 2008, en comparación con el final de 2007. Los pedidos de aviones comerciales están basados en precios brutos de catálogo. La fortaleza de los pedidos en las actividades de Defensa ha dado lugar a una cartera estable de 54.900 millones de euros (54.500 millones al final de 2007). Al final de diciembre de 2008, EADS tenía 118.349 empleados (116.493 al final de 2007).

Superados los objetivos.- En 2008, EADS ha mejorado su eficiencia a escala de todo el Grupo. El programa de reestructuración Power8 ha vuelto a superar objetivos, logrando un ahorro bruto de costes de 1.300 millones de euros; los objetivos para 2010 permanecen invariables. Hay programas de ahorro de costes en marcha en otras divisiones y el programa Power8 Plus logrará otra aportación anual al EBIT de 1.000 millones de euros en todo el Grupo entre 2011 y 2012. Además, EADS ha iniciado un nuevo plan de integración y ahorro en costes denominado "Future EADS" con un nivel mínimo de 200 millones de euros en dicho periodo. Su objetivo es una mayor integración, mejora de los procesos de toma de decisiones y ahorros de costes en las sedes centrales, las divisiones y la interacción de unas y otras.

"A pesar del difícil entorno en 2008, EADS avanzó en su plan Visión 2020. Estamos centrados en la integración del Grupo, especialmente mediante la introducción de servicios compartidos, hemos promovido esfuerzos de innovación en el campo de la eco-eficiencia y reforzado nuestra presencia en los negocios de Defensa y Servicios en EE.UU. Las circunstancias actuales confirman la validez de los objetivos del plan Visión 2020 de lograr una cartera de actividades mejor equilibrada dentro de EADS", afirma



Louis Gallois, consejero delegado de EADS

EADS ha comenzado 2009 con una visibilidad que varía, así por ejemplo en Airbus es satisfactoria para la primera mitad del año, pero la incertidumbre aumenta después del primer semestre. El análisis bottom-up del Grupo está respaldado por la cartera de pedidos y la reciente decisión de ajustar las tasas de producción de aviones de pasillo único a 34 aviones por mes a partir de octubre de 2009; la aceleración para la familia de largo alcance se ha congelado en 8,5 aviones al mes. Este análisis demuestra un overbooking para los próximos años. No obstante, la cartera de pedidos se enfrenta al desafío del deterioro de los indicadores macroeconómicos y de tráfico aéreo.

La ministra Garmendia inauguró la 3ª Conferencia del VII Programa Marco de I+D de la Unión Europea

EL pasado día 30 de marzo, la ministra de Ciencia e Innovación, Cristina Garmendia, y el consejero de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, Francisco Vallejo, inauguraron en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Sevilla, la 3ª Conferencia del VII Programa Marco de I+D de la Unión Europea que se celebra en España.

A este encuentro han concurrido los máximos representantes españoles y europeos así como expertos procedentes de entidades nacionales que están participando en el VII Programa Marco y constituye el gran evento anual de la I+D comunitaria en España.

Los principales objetivos de esta 3ª Conferencia son dar a conocer las nuevas tendencias del VII Programa Marco, explicar cómo participar en los proyectos e impulsar la labor de asesoramiento que llevan a cabo organismos, entidades y redes para facilitar a empresarios, investigadores, tecnólogos y usuarios el acceso a las oportunidades que supone la I+D comunitaria.

Con una orientación muy práctica, se expondrán los buenos resultados provisionales obtenidos por España en los dos primeros años del VII Programa Marco y se compartirán las estrategias adoptadas por algunas organizaciones, factores de éxito en las propuestas presentadas, etc.

Durante la Conferencia se han celebrado dos sesiones plenarias y dos mesas redondas en las que participaron expertos nacionales y europeos de los ámbitos institucional, empresarial e investigador. Simultáneamente a estas sesiones, se celebrarán entrevistas individuales entre los asistentes que lo soliciten y las Oficinas de Apoyo a los Participantes en el VII PM Euroingenio, la Red Pymera y la Comunidad Autónoma de Andalucía.

A la presente edición han sido invitados a la Conferencia de este año los 114 investigadores, tecnólogos y empresarios que lideran proyectos comunitarios aprobados por la Comisión en 2007 y 2008, todos ellos invitados a la Conferencia, en buena medida "campeones españoles de la I+D comunitaria".



La ministra de Ciencia e Innovación, Cristina Garmendia, y el consejero de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía, Francisco Vallejo, durante la inauguración de la conferencia en Sevilla.

Snecma elige a Teamcenter de Siemens PLM Software

Teamcenter, la solución de gestión del ciclo de vida digital de Siemens PLM Software, ha sido seleccionada por Snecma tras un exhaustivo proceso de evaluación llevado a cabo en su sede de Francia. "Que una industria líder de Aeroespacial y Defensa como Snecma seleccionase Teamcenter tras un proceso de evaluación intensivo, ayuda a reforzar la categoría mundial de la tecnología de Siemens PLM Software," afirma Helmuth Ludwig, presidente de Siemens PLM Software.

Teamcenter permitirá a Snecma aumentar la colaboración con socios y proveedores, mejorando así su capacidad para reaccionar mejor a las demandas y tendencias del mercado. La estandarización de las prácticas de desarrollo del producto ayudará a reducir su tiempo de salida al mercado. Cada persona involucrada en el proceso del ciclo de vida del producto tendrá acceso a una única fuente de información para productos, procesos e industrialización.

Snecma desplegará Teamcenter a través de tres fases de implementación que tendrán lugar en los próximos tres años. Cuando se complete el proyecto "Virtual Collaborative Platform" en Snecma se contará con más de 2.000 usuarios Teamcenter.

Siemens PLM Software es utilizado por los 15 primeros fabricantes de equipos originales de Aeroespacial y Defensa (OEM).

Éxito en el lanzamiento de la misión GOCE

El pasado 16 de marzo la Agencia Espacial Europea (ESA) lanzó con éxito, desde Plesetsk (Rusia), la misión GOCE (Gravity field and steady-state Ocean Circulation Explorer). La misión de la Agencia Espacial Europea permitirá observar y medir con una gran exactitud el campo gravitacional terrestre, ayudando a comprender el cambio climático.

GOCE es el primero de una serie de satélites de observación terrestre, denominados Earth Explorers (Exploradores de la Tierra), diseñados por la ESA para abordar una serie de interrogantes identificados por la comunidad científica en el campo de las ciencias de la Tierra, buscando un mejor conocimiento de los componentes principales de la misma, como son su interior, la atmosfera, la biosfera, la hidrosfera y la criosfera.

Como contratista principal, Thales Alenia Space ha dirigido un consorcio exclusivamente europeo de más de 40 compañías para la preparación de la misión y la construcción del satélite GOCE. En España, GMV se hizo cargo originalmente de parte de las actividades de análisis de misión. Posteriormente, en un proyecto para el centro de operaciones de la ESA en Alemania (ESOC), GMV lideró el diseño, desarrollo y mantenimiento del sistema en Tierra de monitorización y control del satélite. Dicho sistema es el responsable de generar las órdenes de control y recibir la telemetría enviada por el satélite que permite comprobar el funcionamiento de los equipos embarcados. Para asegurar el correcto funcionamiento del sistema desarrollado, un equipo de 4 personas de GMV va a proporcionar soporte directo en el centro de operaciones de la ESA durante las fases iniciales del lanzamiento. Igualmente, ingenieros de GMV han participado en el desarrollo y operación del sistema de control orbital encargado de asegurar que la órbita de GOCE es la correcta en todo momento.

La misión, que trazará un mapa del campo gravitatorio de una precisión sin precedentes, aportará una gran variedad de posibilidades nuevas y fascinantes a los campos de la oceanografía, la física de la Tierra sólida, la geodesia y los estudios sobre el nivel del mar, lo que representará una gran contribución a nuestra comprensión del cambio climático.



Plataforma de lanzamiento del satélite GOCE.

Primer "todoterreno" espacial para la ESA

GMV ha recibido el encargo de la Agencia Espacial Europea (ESA) y Thales Alenia Spazio (TAS-I) de fabricar el primer prototipo de un vehículo tipo "rover" para exploración planetaria en Marte y la Luna. Este proyecto, denominado EGP–Rover, se encuentra enmarcado dentro de otro mayor llamado EGP (Eurobot Ground Prototype) adjudicado a Thales Alenia Spazio por parte de la ESA, que tiene prevista su finalización para diciembre de 2009.

EGP es un sistema prototipo del concepto "centauro" formado por una plataforma autónoma móvil tipo rover (EGP-Rover) y 2 brazos articulados (EGP-Robot). Actualmente EGP-Rover está siendo integrado en las instalaciones de GMV en Tres Cantos (Madrid) partiendo de un chasis diseñado por la Universidad Politécnica de Zurich (Suiza) compuesto por 4 ruedas todo-terreno de 30 cm. de diámetro, una estructura de aluminio reforzado y 6 motores eléctricos Maxon de 400W cada uno. Sobre este diseño, GMV incorpora un módulo de navegación inercial basado en giróscopos, acelerómetros y sensores de ultrasonidos de tecnología propia y un sistema de visión estereoscópica desarrollado por el instituto de investigación Joanneum Research de Austria, que permitirá tomar imágenes 360º y construir sucesivos mapas digitales del terreno que rodea al rover.

Ernesto Criado, tercer premio Pegasus a proyectos fin de carrera

DISEÑO y Construcción de una Fuente de Plasma para Experimentos de Inestabilidades de Ionización, es el título del proyecto fin de carrera (PFC) que ha hecho que Ernesto Criado, egresado de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSIA) de la Universidad Politécnica de Madrid, vuelva de Toulouse con el tercer premio de la AIAA Pegasus Student Conference.

"No me lo esperaba", dijo Criado a su regreso de Toulouse tras participar en la quinta edición de la AIAA Pegasus Student Conference, un concurso que premia los mejores Proyectos Fin de Carrera europeos del ámbito aeronáutico y aeroespacial.

Su trabajo le convierte en el primer español y primer titulado por la UPM que consigue un premio en este certamen. Año tras año, los participantes españoles coincidían en resaltar que el nivel en este evento es muy elevado y en esta ocasión no iba a ser menor.

Ernesto así lo corrobora: "una de las cosas que más me impresiono fue el altísimo nivel exhibido, tanto en los trabajos como en las presentaciones orales. Creo que el futuro de la industria y la investigación aeronáuticas europeas está sobradamente garantizado".



Nadia Zarelli, de ISAE Toulouse y Eduardo Criado de la ETSIA, segundo y tercer premios.

El Laboratorio de Plasmas Fríos de la ETSIA fue testigo de cómo el proyecto de Ernesto iba tomando forma. El proceso completo, durante el que se resolvieron numerosos problemas de diseño e ingeniería, incluyó todas las fases típicas: diseño preliminar, diseño detallado de los conjuntos mecánicos y subsistemas del aparato, ensamblado del equipo e integración en la cámara de vacío, ensayos previos y finalmente la puesta en marcha y operación preliminar.

Los resultados fueron satisfactorios. Se consiguió una fuente de plasma que cumple con los requisitos buscados.

En los experimentos a bajas presiones (típicamente por debajo de 3 mbar) es difícil la producción de un plasma con "buenas propiedades" sin emplear sistemas complejos y de precio elevado.

Nuevos programas de Máster y Doctorado adaptados a Europa

La Universidad Politécnica de Madrid (UPM) ofrece sus nuevos estudios de másteres y doctorados adaptados al marco del Espacio Europeo de Educación Superior. La oferta de la UPM para el curso 2009/10 está compuesta por más de 40 programas de doctorado, que permitirán a los estudiantes completar su formación en líneas de investigación relacionadas con todas las áreas de la ingeniería y arquitectura. Asociados a estos doctorados, la UPM cuenta con una amplia oferta de másteres de investigación.

Energía, medio ambiente, TIC, espacio, aeronáutica, urbanismo, materiales o medio rural, serán algunos de los ámbitos de especialización de los programas, en los que participarán investigadores de prestigio internacional.

Por su carácter internacional, parte de algunos másteres se impartirán en inglés. Algunos de ellos son fruto de acuerdos de doble título con universidades de otros países, y cuatro cuentan con el sello de calidad Erasmus Mundus. A esta oferta, la Politécnica de Madrid añade un programa de másteres académico-profesional que permitirá formar a los estudiantes en los últimos avances demandados por el sector empresarial para facilitar su incorporación inmediata al mundo laboral.

La preinscripción para cursar estos programas de máster y doctorado de la Universidad Politécnica el primer cuatrimestre del curso 09/10, se abrió el pasado 15 de marzo.

En el presente curso académico, más de 3.000 estudiantes de todo el mundo han formalizado matrícula en los estudios de postgrado de la UPM.



Nuestro trabajo, vuela contigo.

Pon tus componentes en nuestras manos. Porque en Iberia Mantenimiento somos capaces de revisar y reparar más de 7.000 kits al año y sabemos cuidar cada detalle para que el funcionamiento de tu avión sea perfecto. Pero nos gusta ir más allá, queremos llevarte más lejos, porque nuestro trabajo, vuela contigo.

IBERIA MANTENIMIENTO Dirección Comercial y Desarrollo. Aeropuerto de Madrid - Barajas, La Muñoza. 28042 Madrid, España.
Tel.: +34 91 587 49 71 / Fax: +34 91 587 49 91. E-mail: maintenance@iberia.es

www.iberiamaintenance.com